Les fermes du domaine Renault d'Herqueville dans l'Eure

Yvette Petit-Decroix et Bernard Bodinier

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/10350>

DOI : 10.4000/insitu.10350

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la culture

Référence électronique

Yvette Petit-Decroix et Bernard Bodinier, « Les fermes du domaine Renault d'Herqueville dans l'Eure », *In Situ* [En ligne], 21 | 2013, mis en ligne le 10 juillet 2013, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/10350> ; DOI : 10.4000/insitu.10350

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Les fermes du domaine Renault d'Herqueville dans l'Eure

Yvette Petit-Decroix et Bernard Bodinier

- 1 Le XIX^e siècle, faisant suite aux agronomes du siècle précédent, lance toute une série d'expériences en matière de progrès agricole, ce qui donne naissance aux fermes-écoles, fermes-modèles ou fermes-modernes. Au XX^e siècle, ces expériences continuent mais il nous est apparu important d'évoquer le cas particulier du domaine Renault à Herqueville dans l'Eure. Et nous le ferons en historiens, pas en architectes, en nous appuyant sur une documentation provenant des archives départementales de l'Eure, des archives Renault de Boulogne-Billancourt, en négligeant une bibliographie qui s'intéresse à l'industriel mais fort peu à son intérêt pour l'agriculture et à Herqueville (en dehors de Raymond Gérard, *Louis Renault, seigneur d'Herqueville*, Tours, éd. JCM, 1990). Enfin, nous nous appuierons sur la réalité telle qu'elle est encore bien visible ici.

Pourquoi Louis Renault et Herqueville ? La constitution du domaine

Le choix d'Herqueville

- 2 Quand, en 1906, Louis Renault (**fig. n°1**) commence à acheter des terres à Herqueville, il est déjà devenu un industriel mondialement connu, dont les usines de Boulogne font travailler 800 ouvriers.

Figure 1

Louis Renault au volant d'une de ses voitures. Coll. musée Renault de Boulogne.
© Musée Renault de Boulogne.

- 3 Tout en continuant de développer ses usines parisiennes, Louis Renault désire posséder un domaine à la campagne. Et son choix se porte sur Herqueville, petit village de l'Eure, pour trois raisons principales :
- 4 - la situation d'Herqueville, à une centaine de kilomètres de Paris en direction de Rouen, et facilement accessible depuis la capitale (**fig. n°2**) ;

Figure 2

Itinéraires de Paris à Herqueville. Coll. musée Renault de Boulogne.

© Musée Renault de Boulogne.

- 5 - le site d'Herqueville, situé à la terminaison du plateau du Vexin normand et dominant la vallée de la Seine, avec une partie haute, sur le plateau, composée de bonnes terres labourables, et une partie basse, en bordure du fleuve dont la présence a fortement séduit Louis Renault, déjà propriétaire d'un yacht et grand amateur de promenades sur l'eau ;
- 6 - l'environnement du lieu, agrémenté de forêts giboyeuses, atout supplémentaire aux yeux de Louis Renault, passionné de chasse.

Les étapes de la constitution du Domaine

Figure 3

Les principales étapes de la constitution du domaine.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 7 C'est donc à Herqueville que Louis Renault va établir un domaine agricole dont la constitution se fait en trois grandes étapes (**fig. n°3**) :
- 8 - de 1906 à 1922, Louis Renault achète un premier domaine de 420 ha, le domaine de la Batellerie, dont l'essentiel des terres se trouve à Herqueville même, mais qui comprend également deux fermes dans la commune voisine de Daubeuf (près-Vatteville). D'autres acquisitions permettent d'étendre le domaine dans la boucle de la Seine et, en 1922, il compte déjà 800 ha ;
- 9 - de 1923 à 1933, la progression du domaine se fait sur l'autre rive de la Seine, dans la commune de Portejoie où Louis Renault agrandit ses propriétés qui atteignent 1 000 ha en 1933 ;
- 10 - de 1934 à 1939, l'extension du domaine est spectaculaire. En 1934, Louis Renault achète une propriété voisine de la sienne à Herqueville, le domaine Lanquest, de 328 ha, qui lui procure également des terres dans les communes voisines de Connelles et Daubeuf. En 1939, le domaine Renault s'étend sur 1 700 ha, répartis sur cinq communes, et compte alors neuf fermes. Le domaine (originel) de la Batellerie, complètement transformé, est clos en partie de murs, borné à son initiale (**fig. n°4**) et surveillé par des gardes.

Figure 4

Borne Renault sur la route de Daubeuf à Muids.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 11 Dès ses premiers achats, Louis Renault entreprend des constructions qui donnent tout de suite sa signification (et son originalité) au domaine. Ainsi, dès 1906, sont construits une ferme pour exploiter les terres, un château pour recevoir et la maison des Matelots dont le rez-de-chaussée est occupé par un hangar à bateaux (**fig. n°5**).

Figure 5

Herqueville : le château Renault, son annexe et le hangar à bateaux.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 12 En même temps qu'il achète des terres et des fermes, Louis Renault acquiert également des maisons particulières (**fig. n°6**) pour loger ses amis ou les cadres de ses usines, à Herqueville même, à Portejoie ou Connelles.

Figure 6

Maisons Renault à la plage d'Herqueville, en contrebas du château.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 13 Il faut préciser que, pour constituer son domaine, Louis Renault a souvent conclu des accords avec les municipalités locales pour acheter des chemins et même des bâtiments communaux. C'est le cas de l'ancienne mairie d'Herqueville cernée par ses propriétés et qu'il fait reconstruire à ses frais (**fig. n°7**), juste à l'entrée de son domaine et dans le même style.

Figure 7

Nouvelle mairie d'Herqueville, construite par Renault.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 14 La guerre et l'après-guerre apportent des changements notables dans le domaine, qui continue à fonctionner mais au ralenti, pour plusieurs raisons :
- 15 - d'une part, un changement de destination pour certains bâtiments : les grandes demeures ou les châteaux servent de centres d'hébergement pour les enfants des ouvriers parisiens mobilisés ou prisonniers ;
- 16 - d'autre part, ce domaine, qui avait surtout une vocation agricole, va se tourner vers une production industrielle, avec l'installation d'un chantier de carbonisation du bois (**fig. n° 8**) destiné à fabriquer du gaz pour les véhicules à gazogène de l'époque.

Figure 8

Chantier de carbonisation du bois « la Bistrote ».

Coll. musée Renault de Boulogne. © Musée Renault de Boulogne.

Le domaine après Louis Renault

- 17 Louis Renault meurt en 1944. Ses usines sont confisquées puis nationalisées mais le domaine reste la propriété de ses héritiers. Et c'est son fils, Jean-Louis, qui le reprend et l'oriente vers des productions agroalimentaires, comme la luzerne déshydratée et la fécule de pomme de terre, puis vers la production industrielle de matériel de bureau. Sans grand succès : le domaine périclète et Jean-Louis Renault finit par l'abandonner au début des années 1960. Terres et fermes sont alors vendues les unes après les autres.

Les objectifs de Louis Renault

- 18 Après avoir présenté brièvement ce domaine d'Herqueville et avant d'aborder les constructions entreprises par Louis Renault, on peut se demander ce qui a bien pu inciter le constructeur automobile à s'engager dans l'organisation et dans les constructions d'un ensemble aussi vaste. Au début, il y a sans doute chez Louis Renault le simple désir d'avoir « une maison à la campagne » pour y recevoir en fin de semaine des amis ou clients avec lesquels chasser et naviguer, et les cadres de son entreprise. Mais l'esprit rationnel, voire rationaliste, de Louis Renault en a fait un vrai domaine auquel il a ensuite fixé trois objectifs :
- 19 - d'abord, être une unité de production agricole capable aussi bien d'alimenter la table de l'industriel à Paris ou à Herqueville (où il recevait beaucoup) que de nourrir les nombreux employés du domaine et même de vendre des surplus ;
- 20 - ensuite, être un terrain d'expérimentation des machines agricoles produites par ses usines, objectif développé dès 1919 quand Louis Renault a dû reconvertir ses ateliers de

Boulogne pour passer d'une production de guerres (les chars) à une production de paix (les tracteurs) ;

- 21 - enfin, le domaine devait être aussi, à la campagne, le champ d'application des méthodes de production et de gestion que l'industriel avait déjà appliquées dans ses usines. Il est le « patron absolu », qui dirige tout, qui rédige les règlements de gérance, qui surveille en faisant sa tournée du samedi et qui intervient constamment sur les chantiers de construction.

L'aménagement des fermes

- 22 Pour ce faire, il faudrait comparer les cadastres d'avant et d'après Renault, ce qui s'avère impossible, faute de plans datant précisément de ces époques. Il faudra donc se contenter de mettre face à face les plans du cadastre dit napoléonien (en fait des années 1830) et les photographies satellitaires de Google mais qu'il n'est pas possible, pour ces dernières, de reproduire ici. Le plan ci-dessous (**fig. n°9**) localise les différentes fermes du domaine.

Figure 9

Plan de localisation des fermes du domaine Renault.

Coll. musée Renault de Boulogne. © Musée Renault de Boulogne.

Les fermes qui ne changent pas : quatre des cinq fermes de Portejoie

- 23 Le cadastre de 1834 montre les différentes fermes acquises par Renault qui les fit passer dans la dépendance de la Grande Ferme, ce qui explique aussi qu'elles ne bénéficièrent pas des aménagements caractéristiques des autres fermes. Celle de Port-Pinché (**fig. n°**

10), à l'architecture originale, avec son colombier, reste en l'état. La Petite Ferme est aujourd'hui divisée en plusieurs propriétés. Il en reste notamment une grange aménagée en habitation. De celle de Beausoleil, qui n'a jamais été une ferme d'exploitation du domaine Renault mais un centre d'hébergement des ouvriers agricoles, il reste deux maisons. Et seulement des pans de murs de la métairie qui a servi de carrière de pierre pour les autres fermes du domaine.

Figure 10

La ferme de Port-Pinché. Cadastre de 1834. Arch. dép. Eure (III PI 740) et aujourd'hui.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Arch. dép. Eure. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

Celles qui ont fait l'objet d'importants aménagements

Connelles

- 24 Sur le plan cadastral de 1837, on voit nettement l'ancien manoir transformé en grange et le nouveau qui servait de logis, ainsi que plusieurs bâtiments agricoles qui conservèrent leur destination au cours du XIX^e siècle. Renault ne bouleverse pas la structure des bâtiments qui gardent leur aspect premier mais il en édifie de nouveaux le long des rues, terminant l'encadrement de la cour (**fig. n°11**).

Figure 11

La ferme de Connelles. Plan cadastral de 1837. Arch. dép. Eure (III PI 729). État actuel de la cour.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Arch. dép. Eure. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

Fretteville

- 25 La cour carrée du cadastre de 1834 est bordée de l'habitation (importante) et de six bâtiments, deux autres, dont un colombier, occupant le centre de celle-ci, avec une mare, qui existe toujours. La structure globale de la ferme n'a guère changé mais, si les bâtiments ont été conservés, ils ont été retravaillés : hangars restaurés et agrandis, maison transformée et couverte en tuiles mécaniques, étables remaniées, l'une crépie et couverte d'ardoises, l'autre à pans de bois couverte de tuiles plates. Le colombier a été préservé, tandis qu'apparaissaient une tour-silo à grains, un paddock à taureaux en bois, marques du style Renault qui a aussi construit de nouveaux hangars. Un grand bâtiment a remplacé récemment une ancienne grange et un très haut hangar abrite des structures de stockage. Le paddock est en mauvais état, de même qu'un autre bâtiment à l'entrée gauche de la cour (**fig. n°12**).

Figure 12

Fretteville. Cadastre de 1834. Arch. dép. Eure (III PI 578). Anciens bâtiments, état actuel.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Arch. dép. Eure. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

Les deux fermes de Mont-Joyeux

- 26 Spécialisée dans l'élevage des volailles, la première ferme, qui conserve en l'état son logis à pans de bois au premier étage et une longue grange en pierre couverte de tuiles plates, est modifiée par Renault pour accueillir des couveuses à pétrole, une poussinière, une plumeuse mécanique et le traditionnel silo à grains. Les bâtiments n'ont pas subi de modification depuis et c'est toujours une exploitation avicole, avec des grands poulaillers construits récemment. La seconde ferme se consacrait à l'élevage et à la polyculture. La plupart des bâtiments sont encore en place, avec l'habitation, sœur jumelle du manoir de Connelles. Mais un grand bâtiment a été ajouté le long de la rue (**fig. n°13**).

Figure 13

Le Mont-Joyeux. Cadastre de 1834. Arch. dép. Eure (III PI 578). Et le manoir.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Arch. dép. Eure. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

Les Buspins

- 27 Achetée avec le château contigu, l'exploitation sert de ferme expérimentale pour les machines agricoles que l'industriel fabrique. Le château, qui accueillit les filles des ouvriers mobilisés de Billancourt en 1939, est conservé, ainsi que plusieurs bâtiments d'exploitation et le colombier. Mais plusieurs sont rénovés et agrandis, et Renault fait construire deux hangars qui s'appuient sur le mur du parc du château, un silo à grains, un endroit pour stocker les betteraves et un paddock. La maison d'habitation aménagée dans la seconde moitié du XIX^e siècle avait été habillée ensuite par une façade néoclassique. Un autre hangar a été construit plus récemment au fond de la cour, un autre encore à l'extérieur, à proximité du silo. Le colombier a disparu (**fig. n°14**).

Figure 14

Les Buspins. Cadastre de 1834. Arch. dép. Eure (III PI 578). Et le château.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Arch. dép. Eure. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

Portejoie, la « Grande Ferme »

- 28 Sur le plan de 1834, la « Grande Ferme » montre d'immenses bâtiments disposés autour d'une cour rectangulaire, avec un tout petit logis. Renault y a entrepris d'importantes constructions, construisant des hangars, pour les machines et les récoltes, creusant un silo à betteraves, érigeant un silo à fourrages, un paddock à taureaux, une niche à chien, une pompe à essence, bref tout ce qui fait la caractéristique de l'architecture des fermes Renault. Tous ces bâtiments existent encore et sont utilisés. Une maison moderne a été ajoutée récemment (**fig. n°15**).

Figure 15

La « Grande Ferme » de Portejoie. Cadastre de 1834. Arch. dép. Eure (III PI 740). La ferme côté Seine. Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Arch. dép. Eure. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

Les nouvelles fermes

Herqueville : la ferme rasée et reconstruite

- 29 Le cadastre de 1834 révèle une ferme à cour carrée avec de nombreux bâtiments d'exploitation (huit dont six importants), un colombier et une habitation (un manoir) à l'intérieur mais pas en position centrale. L'église du village est quasiment mitoyenne de cette ferme (**fig. n°16**).

Figure 16

Herqueville. L'ancienne ferme (détruite). Cadastre de 1834. Arch. dép. Eure (III PI 732). Un bâtiment « Renault » : la laiterie.

Coll. musée Renault de Boulogne. © Musée Renault de Boulogne. Arch. dép. Eure.

- 30 Séduit par le cadre, Renault achète la ferme de la Batellerie qui domine la vallée de la Seine. Il rase les bâtiments pour construire le château et ses annexes. Par la suite, après l'acquisition du domaine Lanquest, il fait démolir les bâtiments de la ferme que l'on voit sur l'ancien plan, n'en gardant qu'un petit bâtiment appelé plus tard « la Chaumière », transformée ensuite en salle de billard. Du château Lanquest, il ne garde que l'aile parallèle à la D 19 et qui deviendra « le Manoir », résidence à colombages, avec une galerie au premier étage. Il fait construire à proximité « le Home » pour sa nièce Charlotte Lefebvre Pontalis. La partie conservée des communs est transformée en écurie pour sa femme Christiane.
- 31 Aujourd'hui, le domaine et la ferme sont pratiquement interdits d'accès mais les bâtiments construits par Renault existent toujours, à l'exception du paddock à taureaux, et ils sont les meilleures illustrations du « style Renault ».

Muids : La ferme nouvelle

- 32 « La Ferme blanche » n'apparaît pas sur le cadastre dit napoléonien puisqu'elle a été construite *ex nihilo* par Renault au carrefour (F). Les principaux bâtiments, de différents styles, sont disposés autour d'une cour carrée, la maison d'habitation comportant un étage. Mais on n'y retrouve pas la tour-silo ou le paddock (**fig. n°17**).

Figure 17

La Ferme blanche. Cadastre de 1829. Arch. dép. Eure (III PI 703). Les bâtiments, état actuel.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Arch. dép. Eure. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

Le « style Renault », entre tradition et innovation

- 33 Ce que l'on a pu appeler le « style Renault » se place entre tradition et innovation tant au point de vue des moyens utilisés que des travaux entrepris ou des bâtiments construits.

Les moyens

- 34 L'innovation de Louis Renault intervient d'abord dans le choix de deux architectes extérieurs à la région et au monde rural, deux « horsains », selon l'expression normande. L'architecte parisien Arfvidson travaille pour Louis Renault à Herqueville de 1906 à 1926. Il est remplacé par Bonini, d'origine suisse. Mais, s'il y a bien deux maîtres d'œuvre, se profile derrière eux l'ombre d'un Louis Renault omniprésent, qui a toujours imposé ses idées, ce qui explique une certaine ressemblance entre les bâtiments construits par les deux architectes.
- 35 Louis Renault innove aussi en faisant appel à une main-d'œuvre étrangère, en l'occurrence des maçons italiens venus du Frioul, dirigés par Domenico Cargnelli. Ce maître maçon avait commencé par participer à la construction des usines de Boulogne puis à celles du Mans, avant d'être envoyé par Louis Renault dans la Grande Île de l'archipel des Chausey pour y restaurer son château et de venir à Herqueville. Il y eut jusqu'à une centaine de maçons, dont la moitié italiens, sur le « Grand Chantier » de 1934-1935 (**fig. n°18**). Ils étaient organisés en équipes et travaillaient jour et nuit.

Figure 18

Maçons italiens devant un portail Renault.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 36 En revanche, Louis Renault est resté dans la tradition en utilisant des matériaux locaux, soit de récupération, comme ceux de la ferme de la métairie (Portejoie), soit produits sur place, comme le calcaire extrait des carrières dont il était propriétaire. Tradition encore dans l'emploi d'entreprises locales pour la charpente, la couverture, les huisseries... des bâtiments du domaine, telle l'entreprise Boulangeot qui a fabriqué les meubles du château et des fermes.

Les travaux

- 37 Tradition et innovation se conjuguent aussi dans les travaux entrepris par Louis Renault et qui sont de deux ordres : d'une part, la restauration d'édifices anciens, d'autre part, la construction de bâtiments nouveaux.

Figure 19

Connelles. Les deux manoirs. À gauche, celui du XV^e siècle. À droite, celui du XVIII^e siècle.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 38 C'est le style local traditionnel qui est choisi pour la restauration, dans le respect des volumes et matériaux, comme à la ferme de Connelles. Quand Louis Renault achète celle-ci en 1926, il trouve deux manoirs (**fig. n°19**) en plus des locaux d'exploitation. Le premier a été érigé au XV^e siècle et a été transformé en grange au XVIII^e siècle. Il est assis sur un soubassement de silex et monté en colombages. Louis Renault sauve l'édifice en le consolidant mais décide de le couvrir en tuiles mécaniques et non en petites tuiles plates de pays, car c'est un bâtiment agricole destiné désormais à l'élevage des porcs. Le second date de la fin du XVIII^e siècle et est construit en moellons de calcaire sur un soubassement de pierre de taille, avec une couverture en ardoise, et il sert alors de demeure au fermier.
- 39 Certains bâtiments nouveaux sont eux aussi marqués par la tradition. La grange d'Herqueville, par exemple, présente des murs en moellons de calcaire posés en bandes parallèles sur un soubassement de silex, et supportant un toit de petites tuiles plates. Tradition encore dans l'utilisation des colombages, comme sur le hangar de la ferme des Buspins, ou de faux colombages plaqués sur les murs à Connelles. Tradition toujours pour les ouvertures : dans les murs sont percées des fenêtres assez étroites encadrées de brique ou de pierre de taille. Pour les maisons d'habitation, Louis Renault exigeait qu'elles soient habillées avec des rideaux à carreaux rouges et blancs, d'ailleurs fournis par le domaine.

Les bâtiments « Renault »

- 40 L'innovation est quasiment totale pour la construction de certains bâtiments que l'on n'avait guère vus dans la région d'Herqueville et qui vont devenir caractéristiques du domaine Renault.

Figure 20

Herqueville. Entrées du domaine sur le plateau et à la « plage ».

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 41 Les entrées monumentales (**fig. n°20**), par exemple, s'ouvrent par de grandes arches de pierre et comprennent une porte charretière au milieu et une ou deux portes piétonnes sur les côtés.

Figure 21

Hangars. À gauche, la Grande Ferme de Portejoie. À droite, les Buspins.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 42 Les grands hangars (**fig. n°21**) étonnent par leur immensité et sont construits soit en pierre, soit en bois, avec bardage et essentage sur les pignons.

Figure 22

Paddocks à taureaux. À gauche, la Grande Ferme de Portejoie. À droite, Fretteville (en mauvais état).

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 43 Les paddocks à taureaux (**fig. n°22**), présents dans toutes les fermes, sont de curieuses constructions en bois érigées sur un sol maçonné et recouvertes de petites tuiles plates.

Figure 23

Tours-silos. Herqueville, à gauche (l'une des deux tours est un château d'eau). Coll. musée Renault de Boulogne. Fretteville, au centre. Grande Ferme de Portejoie, à droite.

© Musée Renault de Boulogne.

- 44 Plus étranges encore sont ces tours-silos (**fig. n°23**) bâties sur chaque site de production, sortes de tours médiévales ou plutôt moyenâgeuses, couronnées d'un toit en poivrière et qui servaient au stockage du grain ou du fourrage. La partie supérieure est recouverte de colombages plaqués sur la structure en ciment ou de barres de béton les imitant.

Figure 24

Herqueville. À gauche, le pignon et la grange. À droite, une niche à chien devant le portail d'entrée.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 45 Le style Renault se voit aussi dans la décoration des bâtiments du domaine. On peut en retenir deux traits principaux :
- 46 - l'emploi systématique du silex (**fig. n°24**) comme élément ornemental sur les façades, posé en bandes horizontales, en rectangles ou en damiers, mais également largement utilisé pour les chapeaux de murs, les rampes d'escaliers extérieurs ou même les niches à chiens ;
- 47 - l'uniformisation de la forme des portes surmontée d'un arrondi et en bois clouté et de la couleur – le « vert Renault » ou « vert Billancourt » – pour les huisseries peintes avec cette peinture fournie par l'usine automobile elle-même (**fig. n°25**).

Figure 25

Portejoie. Porte donnant sur le halage. Herqueville. La peinture « vert Billancourt » d'une fenêtre.
 Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 48 Au terme de cette brève présentation de quelques-unes des constructions de Louis Renault à Herqueville et dans ses environs, nous aimerions terminer en évoquant le destin de ces bâtiments en nous demandant si ces réalisations architecturales, dues à la volonté et aux prescriptions de Louis Renault, ont survécu à sa disparition. À cette question, nous ferons une réponse de normand :
- 49 - oui car la plupart de ces fermes sont encore en activité mais appartiennent à des propriétaires différents qui ont à l'occasion ajouté de nouveaux bâtiments (**fig. n°26**).

Figure 26

Fretteville. Le hangar récent.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 50 - non car aujourd'hui aucun des bâtiments Renault n'est protégé au titre des monuments historiques, ni classé, ni inscrit, qu'ils se dégradent ou ont subi des réparations dommageables (fig. n°27).

Figure 27

À gauche, pavillon du XVII^e siècle en mauvais état à la Grande Ferme de Portejoie. À droite, l'enduit en ciment d'une grange de Connelles.

Phot. Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette. © Bodinier, Bernard, Petit-Decroix, Yvette.

- 51 Une société de travaux publics est en train d'extraire des granulats dans la forêt, sans toutefois toucher aux maisons.
- 52 Un petit espoir cependant : l'aide de la Fondation du Patrimoine va être apportée à une maison Renault de Connelles.

RÉSUMÉS

À partir de 1906, l'industriel Louis Renault constitue un important domaine (1 700 ha) à Herqueville et ses environs. Ce faisant, il poursuit plusieurs objectifs qui l'amènent à modifier l'organisation, la structure et le bâti des fermes. Tradition et innovation se mêlent pour faire de ce domaine un ensemble original, avec ses entrées monumentales, ses tours-silos, ses paddocks à taureaux ou sa peinture « vert Billancourt », qui côtoient des bâtiments traditionnels conservés ou construits.

From 1906, the industrialist Louis Renault has been establishing a huge estate (1,700 ha) at Herqueville and in its surroundings. By doing this, he pursued several objectives which lead him to modify the organization, the structure and the building of the farms. A mix between tradition and innovation made of this estate an original unit with its monumental entrances, its towers-

silos, its paddocks for bulls or its special green painting « vert Billancourt » which are next to preserved or newly constructed traditional buildings.

INDEX

Mots-clés : Renault, Herqueville, domaine, ferme, tradition, innovation, matériau, tour-silo, paddock

AUTEURS

YVETTE PETIT-DECROIX

Professeur honoraire d'histoire et géographie, Déléguée départementale de la Fondation du Patrimoine yvette.petitdecroix@nordnet.fr

BERNARD BODINIER

Professeur émérite des universités en histoire moderne, spécialiste des questions agraires (XVIII^e siècle, Révolution), Président de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie [bodiniern.bernard@wanadoo.fr](mailto:bodinier.bernard@wanadoo.fr)